

**Master en Política Territorial y Urbanística  
Universidad Carlos III. Madrid**

**MONOGRAFÍA**

**“Ciudad Logística de Usos Múltiples”**

**Autor: Francisco de Borja Lucio Carrión  
Tutor: Agustín Eugenio de Asís**



## máster en política territorial y urbanística

### ÍNDICE.

1. ANÁLISIS DEL SISTEMA ECONÓMICO EXTREMEÑO.
2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS REGIONAL
3. CONVENIO URBANÍSTICO
4. MEMORIA DE LA ORDENACIÓN
5. PLAN DE ETAPAS
6. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA CIUDAD LOGÍSTICA DE USOS MÚLTIPLES

## PROYECTO DE INTERÉS REGIONAL “CIUDAD LOGÍSTICA DE USOS MÚLTIPLES”

Plan Estratégico Ciudad Logística de Usos Múltiples.

### ANÁLISIS DE LA REALIDAD EXTREMEÑA.

#### **Situación Estratégica. Desarrollo estratégico del comercio.**

- El país que mantiene un comercio exterior más intenso es Portugal ya que supuso más de la tercera parte de las exportaciones y casi el 50% de las exportaciones extremeñas.
- Francia 15% de las exportaciones y 11% de las importaciones; Alemania 15% y un 10% e Italia un 7% y un 11% son otros países de la Unión con los que Extremadura lleva buena parte de su comercio exterior.
- EEUU el principal cliente no perteneciente a la Unión Europea con un 4,5% de las ventas regionales.
- Marruecos origen de las compras extremeñas al exterior; industria agroalimentaria (productos hortofrutícolas) y los procedentes de la madera y el corcho.
- La madera y el corcho acapararon el 50 % de las exportaciones de la región, cifra que confirma el escaso interés por parte del resto de actividades productivas de la región por captar mercados exteriores.
- Las importaciones se componen de productos siderúrgicos, químicos, artículos de embalaje, productos cárnicos y de alimentación animal.
- Las empresas de mayor tamaño por cifras de ventas se dedican al sector del comercio, la agricultura y la ganadería, y la siderurgia y la metalurgia. Estas empresas se concentran de manera casi exclusiva en la provincia de Badajoz.

#### **Innovación y nuevas tecnologías.**

- ✓ Gasto en I+D en relación al producto interior bruto de la región; es de 0,59% mientras que el de la Unión Europea es del 2%; año 2001.
- ✓ Nuevos centros se incorporarán para la mejora de las comunicaciones y acciones específicas entre los que destacan (Valencia, Porto, Sevilla, Dublín). En este proceso es destacable la influencia de los centros tecnológicos y la mejora en las infraestructuras de comunicación; así como ciudades en las fronteras intermedias de la UE (Barcelona, Estrasburgo, Niza o Lieja); esta función podría ser desarrollada por Badajoz como punto intermedio entre Madrid y Lisboa.
- ✓ Necesidad de crear la CITY-MARKETING como actividad para mantener o potenciar la actividad exterior.
- ✓ Necesidad de generar de espacios de actividad; ocio, comercio, actividades del terciario.



## máster en política territorial y urbanística

### *Proyectos Clave:*

1. Dinamización del turismo.
2. Modernización del sector primario.
3. Modernización del tejido comercial e industrial.
4. Mejorar el aprovechamiento de los recursos de la dehesa.
5. Puesta en marcha de actividades de transformación y comercialización de los recursos existentes.
6. Formación de los recursos humanos.
7. Fomento del asociacionismo y del cooperativismo.
8. Mejora de infraestructuras.
9. Aumentar proyectos y acciones en cooperación con Portugal.
10. Potenciar la puesta en marcha de inserción laboral tanto de mujeres como de jóvenes.

## **DESARROLLO INTEGRAL DEL TERRITORIO.**

### **Provincia de Badajoz. Comarcas.**

#### **I. Comarca Tierra de Barros.**

#### **Denominaciones de origen, marcas de calidad y agricultura ecológica.**

- Ribera del Guadiana (vino)
- Dehesa de Extremadura.
- Ternera de Extremadura.
- Agricultura y ganadería ecológica.

- I. 26 Bodegas con *denominación de origen Ribera del Guadiana*; con un total de 56 bodegas delimitan esta comarca.

- Aderezo de Aceituna y Almazara.
- Productores de embutidos y productos cárnicos.
- Huevos de gallina y almendras
- Fabricas de estructuras metálicas y estructuras de hormigón

- **Marca “Alimentos de Extremadura”**

**Sector agroalimentario;** necesita una mayor comercialización y un mayor desarrollo industrial; lo anteriormente citado.

## II. Comarca de Olivenza.

- Destaca por encima de todo la ganadería; ganadería extensiva de gran calidad; pudiéndose encontrar ganadería brava; puede suponer incrementos en la inversión externa en la producción y comercialización de los productos de la Comarca, sobre todo aquellos relacionados con el cerdo ibérico y la ternera.
- La actividad industrial requiere de la mejora de las infraestructuras de transportes.
- Industria más relevante la del corcho y sector agroalimentario
- Otras industrias.

Madera, textil, transformación metálica, piedra natural y carbón vegetal.

## III. Comarca de la Serena.

- ❖ Actividad ganadera de calidad; de tipo extensiva; 500.000 cabezas de ganado ovino.
- ❖ Denominación de origen de la Serena. 12 empresas.
- ❖ Granito; 32 empresas (Quintana de la Serena de desarrollo nacional e internacional; escaso) con elevados costes en transporte y comercialización.
- ❖ 6 empresas textiles
- ❖ 5 empresas inscritas en artesanía \*\*\**Guía de artesanos*\*\*\*

## Comarca de Zafra

- Desarrollo de la industria agroalimentaria
- Una de las mayores productoras de cemento a nivel nacional
- Posé un enorme potencial comercial debida a su situación estratégica
- Oferta de servicios cualificados
- Liderazgo en sectores industriales, en el ámbito regional
- Ferias agrícolas-ganaderas de impacto internacional.
- Productos de calidad; turística, vinos, aceites,
- Actividad industrial y logística entorno a la autovía de la plata
- 

## 2. Provincia de Cáceres.

- **Cáceres**

**Actividad económica agro-ganadera;** olivar, viñedo y frutales; importancia del ganado ovino, y el bovino

**Sector empresarial.**

Empresas de construcción e ingeniería-----**547**



## máster en política territorial y urbanística

Minerales y productos no metálicos-----	32
Recuperación y reparaciones-----	204
Comercio mayorista-----	330
Productos metálicos y maquinaria-----	63
Madera, corcho y muebles-----	46
Textil-----	17
Artículos de impresión-----	40
Hostelerías y Restaurante-----	731
Sector servicios-----	634
Caucho, plásticos y otras manufacturas -----	13

- **Navalmoral de la Mata**

### *Sector empresarial.*

Construcción -----	173
Comercio mayorista-----	90
Productos metálicos y maquinaria-----	15
Transporte y comunicaciones-----	115
Madera corcho-----	14
Caucho y plástico y otras manufacturas----	4
Minerales-----	10
Productos químicos-----	2
Alimentaciones bebidas y tabaco----	29
Papel artículos de impresión-----	10

*-Pero por encima de todo destaca el comercio con 647 licencias; centro comarcal.*

- **Plasencia**

### *Sector empresarial*

Construcción-----	385
Minerales y productos no metálicos-----	19
Comercio mayorista-----	256
Productos químicos-----	2
Productos metálicos y maquinaria	
Transporte y comunicaciones-----	286
Textil, confección -----	17
Maderas y corcho-----	27
Otros servicios-----	256
Caucho, plásticos y otras manufacturas -----	6

- **Trujillo**

***Sector empresarial***

Industrias extractivas-----	<b>1</b>
Caucho y plásticos-----	<b>2</b>
Construcción e ingeniería-----	<b>72</b>
Comercio mayoristas-----	<b>43</b>
Productos metálicos y maquinaria-----	<b>11</b>
Transportes y comunicaciones-----	<b>128</b>
Madera, corcho y muebles de madera ----	<b>12</b>
Otros servios para la venta -----	<b>55</b>
Minerales y metales -----	<b>1</b>
Minerales y productos no metálicos-----	<b>8</b>

**JUSTIFICACIÓN.**

La justificación del P.I.R. responde al acuerdo entre el Excmo. Ayuntamiento de Badajoz y la Junta de Extremadura y Ministerio de Fomento a través de Sepes para fomentar el desarrollo industrial y de transportes de Extremadura, del sector suroeste español y europeo.

Pretende ordenar una superficie de 791,4 hectáreas en varias fases de ejecución aún por determinar.

La base jurídica en la que se fundamenta esta actuación se encuentra en:

1. Ley 15/2001 de 14 de diciembre. Ley del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura
2. Decreto 7/2007, de 23 de Enero, Reglamento de planeamiento de Extremadura.
3. Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz, de 27 de Noviembre del 2008.
4. Decreto 41/2004, 5 Abril, Plan de Vivienda y Suelo de Extremadura
5. Orden de 14 de Junio de 2004, por la que se desarrollan las actuaciones protegidas del Plan de Vivienda y Suelo de Extremadura 2004-2007.
6. Documento de Planeamiento con fecha 5 de Febrero de 2005, Decreto 45/1991, 16 de Abril, medidas de protección de ecosistemas de la Comunidad Autónoma de Extremadura

**LOCALIZACIÓN.**

El ámbito total analizado con una superficie de 791,4 hectáreas que incluiría un desarrollo urbanístico complementario, además del ámbito de la “Ciudad Logística de Usos Múltiples”, limita al sureste con la autovía A-5, al Noreste con la carretera BA-020, al norte con la estructura parcelaria y edificación existente, al oeste con el Río Caya y la frontera con Portugal y al sur y suroeste con el Arroyo de la Gudiña y la



## máster en política territorial y urbanística

delimitación parcelaria entre este y el futuro enlace entre la A-5 y la prolongación de la Ronda Sur.

El ámbito del suelo sobre el que se va a desarrollar la actuación urbanizadora esta ***clasificado por el plan como suelo de especial protección planeada agrícola pecuario***. En el pasado se han realizado tareas agrícolas en la actualidad este suelo tiene un aprovechamiento de barbecho, y su carácter de especial protección han desaparecido ya que los valores paisajísticos y naturales a conservar en la zona son de escasa entidad.

En definitiva el suelo de la zona ha pasado a ser clasificado como un ***suelo urbanizable con condiciones***.

CONVENIO.

### **PROPUESTA DE CONVENIO URBANÍSTICO ENTRE SOCIEDADES; SEPES (ENTIDAD PÚBLICA ESTATAL DE SUELO), EL EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE BADAJOZ, Y LA JUNTA DE EXTREMADURA PARA LA EJECUCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA DE LA CIUDAD LOGÍSTICA DE USOS MÚLTIPLES**

Decreto legislativo 1/2004, de 28 diciembre, se formula la propuesta de convenio urbanístico a suscribir entre SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo, en su condición de agente urbanizador de los terrenos afectados por la presente actuación urbanizadora, el excelentísimo Ayuntamiento de Badajoz actuando en nombre y representación del ayuntamiento, la Junta de Extremadura actuando en nombre y representación de la misma.

En el convenio se fijaran los compromisos, plazos, garantías y penalizaciones que deben regular el presente convenio, Sepes en calidad de propietario y agente urbanizador será el responsable de ejecutar la actuación urbanizadora por cuenta del Ayuntamiento de Badajoz y Junta de Extremadura y según convenio urbanístico que se deberá suscribir, ofertando desde este momento la más expresa consideración a la intervención que sobre dicha actuación tengan a bien hacer, en colaboración con el agente urbanizador.

A la tramitación del presente Convenio Urbanístico le será de aplicación lo dispuesto en el número 114 del artículo de la LESOTEX a efectos de evitar la reiteración del trámite de información pública habida cuenta que la aprobación de la actuación urbanística y la ejecución se producirá mediante una única resolución adoptada, en su momento, por el Excelentísimo Ayuntamiento de Badajoz, Junta de Extremadura y Sepes.



Las bases de las relaciones entre el urbanizador y administraciones actuantes deberán respetar lo dispuesto en el artículo 115 de la LESOTEX.

### **Reunidos**

De una parte, el Sr. D. Guillermo Fernandez Vara, Presidente de la Junta de Extremadura, actuando en nombre y representación de la misma.

De otra, el Sr. D Miguel Angel Celdrán Matute, alcalde de Badajoz, actuando en nombre y representación del ayuntamiento.

Y de otra, el Sr. Don Félix Herrera Fuentes, Director General de SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo.

### **Exponen**

La globalización y apertura de los mercados de la economía mundial han incrementado los intercambios comerciales y han multiplicado los flujos de transporte.

En el desarrollo de los intercambios comerciales han adquirido gran importancia las cadenas de transporte, configuradas como una consecuencia de modos y nodos de transporte para el movimiento de carga desde su origen a su destino, ya que permiten optimizar los costes y mejorar la calidad de los servicios correspondientes.

En concepto de Plataforma Logística está referido, precisamente, a dichos nodos o áreas de ruptura de las cadenas de transporte y logística, como puntos en los que se concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido.

Las orientaciones recogidas en el Libro Blanco de Transportes, de la Comisión Europea, están dirigidas a dar respuesta a las demandas que se generan sobre el territorio comunitario para conseguir movilidad y un transporte eficaz y sostenible, tanto económica como social y medioambientalmente.

De forma específica, el marco INTERREG III (periodo 2000-2005), cuyo objetivo es fomentar la cooperación transnacional entre las regiones europeas favoreciendo la cohesión económica y de sus territorios, centra su capítulo B en el Suroeste europeo, incluyendo en su ámbito la totalidad de la Península Ibérica.

La Ciudad Logística de Usos Múltiples viene a solventar los problemas actuales de fraccionamiento y de sobrecarga de mercancías que están sufriendo dos puertos en el Suroeste europeo.

El puerto de Lisboa como enclave estratégico comercial más importante de la península ibérica se encuentra con problemas a la hora de dar salida a tal volumen de mercancías.



## máster en política territorial y urbanística

Más hacia el sur de la península nos encontramos con el Guadalquivir, y sus escasas dimensiones en el puerto fluvial de Sevilla, que retrasa la entrada, salida y fraccionamiento de mercancías.

La Ciudad Logística de Usos Múltiples facilitaría el flujo de mercancías hacia sus destinos correspondientes; aumentando la capacidad de los citados puertos.

Con la Ciudad Logística se pretende cubrir la necesidad de un enclave estratégico-logístico ausente en la *zona central* de la península; basándose en criterios de sostenibilidad, innovación, y turismo de negocios; ausente por completo en todas las actuaciones de diseño de plataformas logísticas.

En este marco, y como entidad regional involucrada en el proyecto PIRENE II, la Junta de Extremadura firmó el correspondiente Convenio de Colaboración el 16 Enero de 2004 y ha llevado a cabo estudios previos sobre las necesidades de interconexión de las regiones del sudeste europeo y la optimización de sus infraestructuras con un enfoque multimodal.

Las diversas infraestructuras lineales, viarias y ferroviarias, que están en servicio, en ejecución o en programación, sobre el territorio de Extremadura determinan un nuevo escenario para las conexiones regionales, nacionales e internacionales de la zona.

En efecto, la autovía Madrid-Lisboa como eje este-oeste y la Autovía Ruta de la Plata como eje norte-sur, con sus conexiones hacia el norte y sur de Portugal a través de las Autopistas A-1 y A-2, además de los ejes IP actuales, generan una importante repercusión en las relaciones transfronterizas.

En el ámbito ferroviario, la línea Madrid-Badajoz por Puertollano, la futura línea de AVE entre Madrid y Lisboa, así como la línea de ancho internacional UIC entre Sines-Setúbal y Badajoz proporcionan múltiples enlaces nacionales e internacionales, extendiéndose estos últimos hasta las regiones del sudoeste de Francia.

En estas coordenadas, y con el fin de aprovechar las oportunidades que ofrece este nuevo escenario, contribuyendo a la consecución de los objetivos señalados tanto en el ámbito regional como en el nacional e internacional, resulta esencial promover el desarrollo de infraestructura logística adecuada a las necesidades del transporte y a las tendencias más avanzadas en los servicios correspondientes.

En concreto, la construcción de una Plataforma Logística, próxima al encuentro de las infraestructuras lineales que se han descrito, permite considerar la función logística bajo una triple perspectiva:

Como zona de instalación de empresas relacionadas con la logística y el transporte que permita la concentración de instalaciones y servicios para tráficos de mercancías con origen/destino en Extremadura y áreas geográficas vinculadas, favoreciendo la competitividad del comercio local y autonómico y del comercio nacional e internacional.

Como zona interior de los puertos marítimos, facilitando todas las operaciones logísticas de los tráficos correspondientes con la ayuda de los nuevos ejes de infraestructuras (este-oeste y norte-sur).

Como espacio en el que sea posible el intercambio de mercancías entre modos de transporte como elemento imprescindible para las empresas de cara a conseguir competitividad en un mercado cada vez más amplio pero a la vez más exigente.

Todas estas cuestiones se complementan, las operaciones logísticas de los tráficos portuarios permiten la difusión de su impacto económico en el conjunto de Extremadura y, al de la Comunidad Autónoma como el resto de los tráficos nacionales e internacionales en unas condiciones más favorables.

En virtud de lo dispuesto, las partes firmantes.

#### **ACUERDAN.**

Las partes firmantes se comprometen a promover construir y desarrollar una plataforma logística de referencia en el suroeste europeo. Dicha ciudad se ubicará en el municipio de Badajoz.

Con el fin de canalizar el compromiso asumido por las Instituciones firmantes se acuerda constituir una sociedad mercantil cuyo objeto social sea la comercialización gestión y promoción, de la Ciudad logística de usos múltiples, previa realización de los trámites que , de acuerdo con la legislación vigente, deba llevar a cabo cada una de las partes firmantes.

Seleccionar como área de actuación para la implantación de la ciudad logística una superficie situada en el término municipal de Badajoz, que se ajuste a las necesidades de una infraestructura como la que se pretende construir. Todo ello con independencia de la posible elección de otras zonas para el futuro desarrollo de actividades complementarias.

*<<Aeropuerto de Badajoz internacional (ampliación) con el ministerio de fomento; de acuerdo con el plan director que adopte el mismo según la legislación vigente. Si se cubren las expectativas creada>>.*

Desarrollar las actuaciones necesarias en relación con los suelos señalados, con una superficie estimada al menos 200 hectáreas, a fin de determinar la viabilidad de su obtención en las condiciones adecuadas, y defendiendo como consecuencia las zonas de



## máster en política territorial y urbanística

intervención prioritaria, las que queden calificadas como reserva e, incluso, aquellas que deban ser descartadas.

Encomendar a la sociedad que se cree a desarrollar un estudio comprensivo del Análisis de la Demanda, del Diseño funcional, del Programa de Desarrollo, de la definición de servicios y del Análisis Económico-Financiero. El citado estudio deberá encargarse en el plazo de tres meses a partir de la fecha de constitución de la Sociedad.

Sepes en virtud del presente acuerdo se compromete a la adquisición de suelo y a la realización total de las obras de construcción y urbanización de la Plataforma Logística. La adquisición de los terrenos se acometerá inmediatamente tras la firma del presente Acuerdo Marco.

Para coadyuvar a este fin, las instituciones presentes establecen un marco previo de colaboración con Sepes para la realización de los estudios técnicos necesarios, las gestiones para la obtención del suelo, la preparación y tramitación del planeamiento urbanístico necesario y cuantas actividades resulten precisas para el desarrollo futuro de las actividades de la Plataforma Logística.

Este marco de colaboración tendrá carácter provisional hasta la constitución de la sociedad, que será la que acuerde su formalización, quedando comprometidas las partes firmantes a respaldar dicho acuerdo.

Someter a la aprobación de los órganos competentes de cada una de las partes firmantes los Estatutos de la Sociedad.

Establecer las siguientes participaciones accionariales en el capital de la Sociedad:

- Entidad pública empresarial de Suelo 33,3%
- Consejería de Economía y Trabajo 33,3%
- Ayuntamiento de Badajoz 33,3%

La participación de la consejería de Economía y Trabajo será suscrita por la Empresa Pública Sofiex, la cual actuará asimismo en su representación en las actividades preparatorias definidas en este Convenio Marco.

*La participación del ayuntamiento de Badajoz será suscrita por la Empresa Pública municipal;* pudiendo encomendarle, de igual modo, las actividades preparatorias que se establecen en el presente Convenio Marco.

Las partes firmantes se comprometen a invitar a la *Caja de Ahorros de Extremadura* y a la *Caja de Ahorros de Badajoz* a participar en esta sociedad mercantil, suscribiendo cada entidad financiera un 30 % del capital social total, a detracer proporcionalmente de la participación societaria de cada una de las instituciones descritas al inicio de este párrafo.

\*En cualquier caso si esta propuesta no fructificará se abrirá un plazo, a acordar por la Sociedad, para que aquellas cajas o bancos nacionales, que mayor inversión hallan realizado históricamente en la región, puedan acceder a esta invitación en igualdad de condiciones que las cajas extremeñas.

Octavo:

Fijar el capital inicial para la constitución de la Sociedad en la cantidad de seis millones de euros, que serán desembolsados en un 25% en el mismo acto de constitución.

Si fueran necesarias ampliaciones de capital, se acordarán de acuerdo con el procedimiento que se determina en los Estatutos de la Sociedad.

Noveno:

Coordinar los mejores esfuerzos entre las partes firmantes a fin de gestionar ayudas económicas para el desarrollo del proyecto y ejecución de obras, en especial ante la Unión Europea, dado el carácter estratégico del proyecto y su vinculación con la misión y planes de las Administraciones intervinientes.

Décimo:

Realizar, cada Administración en el ámbito de su competencia, las actuaciones precisas para adoptar el planeamiento urbanístico de la zona de intervención seleccionada a las determinaciones que se hayan definido en la documentación técnica para el desarrollo de la plataforma logística, así como las que fueran necesarias para atender todos los requerimientos de la legislación Sectorial.

Con este objetivo, y en desarrollo del marco previsto en el Acuerdo Cuarto, el Ayuntamiento y SEPES suscribirán un convenio para colaborar en el desarrollo de la actuación. Un borrador de dicho acuerdo se recoge como anexo nº 3 de este Convenio Marco.

Adicionalmente, las partes firmantes se comprometen a adoptar las medidas oportunas para asegurar la viabilidad de la Plataforma Logística así como el máximo desarrollo de los objetivos de la misma.

Las instituciones firmantes realizarán las gestiones oportunas ante el Ministerio de Fomento a fin de asegurar la programación de las actuaciones dependientes de la Administración General del Estado, a que se ha hecho referencia anteriormente, y la Conserjería de economía y Trabajo hará lo propio en relación con aquellas otras que son competencia de la Junta de Extremadura.



## máster en política territorial y urbanística

Décimo primero: Establecer la coordinación que sea necesaria durante la realización de las actividades previas definidas en este Convenio Marco y de los trámites para la constitución de la Sociedad, designando los siguientes interlocutores por cada una de las partes firmantes:

Propuesta para la ejecución de la primera fase:

Redactar y elaborar un programa de actuación urbanística; comprensivo del documento de Plan Parcial o PIR (instrumento urbanístico en cuestión) , anteproyecto de Urbanización y demás documentos técnicos necesarios para la ejecución de una actuación urbanizadora en la zona delimitada para la instalación de la primera fase de la Ciudad Logística Ibérica de la ciudad de Badajoz, así como la redacción y presentación de la Proposición Jurídico Económica y Propuesta de Convenio Urbanístico, así como todos los proyectos necesarios para el desarrollo de la actuación, coordinando el conjunto de las actuaciones.

Proyectos y documentos que corresponden al urbanizador elaborar y promover; además de los anteriores, son los siguientes:

1. El proyecto de reparcelación de los terrenos incluidos en la primera fase de la actuación.
2. El proyecto de urbanización que desarrolle las determinaciones que se contiene en el anteproyecto de urbanización.

Ejecutar a su costa la urbanización completa de la totalidad de las obras e infraestructuras de la primera fase de la actuación previamente delimitada de acuerdo con el Proyecto de Urbanización; en los términos que expresamente se detallan en la proposición jurídico-económica.

Todo el proceso de ejecución de las obras de urbanización se realizará bajo el control del Ayuntamiento de Badajoz y la Junta de Extremadura. Conforme a las determinaciones legales y reglamentarias, el ayuntamiento y la junta autorizarán las obras de edificación simultaneadas con las propias de urbanización.

### **CESIONES.**

Las cesiones obligatorias establecidas en la Lesotex; al ayuntamiento de Badajoz, correspondientes a viales, zonas verdes y dotaciones públicas; así como el 10% del aprovechamiento urbanístico sobre los usos lucrativos se materializaran en el momento de la aprobación del preceptivo proyecto de reparcelación.

Cesiones de suelo dotacional; se cederán gratuitamente al ayuntamiento, libres de cargas, gravámenes y urbanizadas, las parcelas pertenecientes a la red de dotaciones

de carácter local incluidas en la actuación. Esta obligación resulta obligatoria dentro de los deberes urbanísticos a los que el estatuto jurídico de la propiedad del suelo da lugar según lo dispuesto en la vigente ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo.

Sufragar con cargo al sector los Sistemas Generales que defina el Plan Especial de Infraestructuras (PEI), en redacción en el momento de la elaboración de este convenio, y que sean atribuidos a la actuación. Estos costes se incluirán en el presupuesto total como un gasto más. La cuantía, plazos y forma de estos pagos deberán quedar recogidos en un nuevo acuerdo que, junto con este nuevo Convenio y la Propuesta Jurídico Económica, determinarán el conjunto de obligaciones del agente urbanizador.

#### PRERROGATIVAS Y FACULTADES RECONOCIDAS AL URBANIZADOR.

1. Someter a aprobación administrativa el Proyecto de Urbanización así como el Proyecto de Reparcelación, el cual será único para toda la actuación de la primera fase de ejecución.
2. Oponerse a la parcelación y a la edificación del ámbito de la actuación, hasta el pleno cumplimiento de las previsiones del Programa. El otorgamiento de esas licencias está sujeto a audiencia previa con el urbanizador.
3. solicitar la ocupación directa de los terrenos sujetos a reparcelación y necesarios para desarrollar las infraestructuras de urbanización, en los términos previstos por la legislación general.
4. Y en general cuantas otras prerrogativas y facultades le estén expresamente reconocidas en el cuerpo legal anteriormente citado.

#### PRERROGATIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN ACTUANTE.

En general, ostentará cuantos derechos le vengan atribuidos en el mencionado cuerpo legal y más concretamente cuantos puedan contribuir al correcto ejercicio de su función fiscalizadora del procedimiento el Programa para la actuación.

#### PLAZOS.

##### Objetivo.

El agente urbanizador se compromete actuar con la mayor eficacia y brevedad; buscando la calidad de las obras.

##### Proyecto de Reparcelación.

Plazo máximo 6 meses; desde la notificación del acuerdo de aprobación y adjudicación a la empresa encargada del mismo.

#### OBRAS DE URBANIZACIÓN.



## máster en política territorial y urbanística

Comenzarán antes de los 6 meses; desde la notificación del proyecto de urbanización. En todo caso concluirán en 48 meses; obligando al urbanizador notificar tal circunstancia a la Administración Actuante; sin perjuicio de la ejecución material de la obra.

Obras pueden ser objeto de inspección por parte de los técnicos municipales para comprobar que se ajusta a los proyectos aprobados.

Los plazos antes señalados son máximos y se tratará de reducirlos siempre que sea posible, sin perjuicio de las calidades.

Las obras podrán interrumpirse en fase de simultaneidad con las obras de edificación.

### **GARANTÍAS.**

Una vez finalizadas las obras de la primera fase el capital humano cualificado y sin cualificar contratado será procedente de la región; en cualquier caso la formación correrá por cuenta de la Sociedad Gestora.

El agente urbanizador recibirá un beneficio lucrativo proporcional al desembolso realizado para la puesta en marcha de la Ciudad Logística de Usos Múltiples más un 10% del mismo que se destinará para futuros desarrollos de dicha ciudad logística.

### **CONCLUSIÓN DEL PROGRAMA Y RECEPCIÓN DE OBRAS.**

La conservación de las obras una vez sean aceptadas, serán por cuenta de la administración. El urbanizador conservará hasta su finalización.

El adjudicatario de la urbanización deberá suscribir sus compromisos; asumir las obligaciones y prestar garantías. No obstante podrá renunciar a la adjudicación si este supone compromisos distintos de los que ofreció.

### **RELACIONES ENTRE EL AGENTE URBANIZADOR Y LOS PROPIETARIOS.**

El contenido entre las relaciones entre el agente urbanizador y los propietarios; se establece según el artículo 131 de la Ley 15/2001 de ordenación del territorio y suelo de Extremadura.



## ESTIMACIÓN DE LOS COSTES Y CARGAS DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

Los gastos definidos en el artículo 127 de la ley, los cuales se desglosan en los siguientes apartados.

### BENEFICIO EMPRESARIAL

Costes de la ejecución de la urbanización, llevan incluido el beneficio empresarial de las empresas ejecutantes, no estimándose beneficio alguno para el promotor actuación.

Gestión y documentación 5% del presupuesto de la Urbanización.

### RETRIBUCIÓN AL URBANIZADOR.

Frente a terceros propietarios se podrá proponer la retribución en metálico mediante el establecimiento de las cuotas de urbanización.

Artículo 94.3 Reglamento de Gestión urbanística, para los propietarios que no alcancen un aprovechamiento concreto al menos en un 15% de la superficie establecida para la parcela mínima, se podrá proponer la posibilidad de la compensación en metálico, pasando los terrenos resultantes del proyecto de reparcelación a inscribirse a nombre del propietario mayoritario, debiendo compensar éste a los propietarios originales, en contraprestación, mediante los valores resultantes del procedimiento establecido en el punto 7.2

Para todo lo demás, se estará a lo dispuesto en el los correspondientes apartados artículo 133 de la ley 15/2001 Suelo y Ordenación del Territorio de Extremadura.

### PROPOSICIÓN JURÍDICO-ECONÓMICA

En el punto 3, artículo 119 de la Ley 15/2001 se encuentran los elementos que componen una proposición jurídico-económica.

### MEMORIA.

### CONDICIONANTES URBANÍSTICOS DE LA ORDENACIÓN.

Si bien los terrenos descritos, en el Plan General vigente, están clasificados como suelo de especial protección planeada de carácter agrícola, este carácter protección agrícola pierde su importancia debido a que su valor paisajístico no es exclusivo, e incluso gran parte de estas fincas son de barbecho, por lo tanto solo podemos contemplar su valor agrario en aquellas fincas que estén en el ámbito y no sean meras fincas de barbecho. Por todo lo anteriormente apostar por una reclasificación del plan general como suelo urbanizable con condiciones; como así corresponden los contiguos a estos, situados junto a la N-V en dirección a la frontera de Caya.



## máster en política territorial y urbanística

Condicionantes derivamos del cumplimiento de la Lsotex y en concreto los relativos al artículo 74. Límites de la potestad de planeamiento. Estándares mínimos de calidad y cohesión urbanas.

Ordenación en los nuevos desarrollos urbanos Art. 74-2.2 LSOTEX:

Población en municipios Habitantes	Densidad Viv/Ha.	Edificabilidad M2t/m2s	Dotaciones m2s	Zonas Verdes m2s	Aparcamiento Ud
<25000	65	0,9	20m2s/100m 2t	15m2/100m 2t	0,5 Ud/100m2t

Memoria de la ordenación.

- El objetivo fundamental de la ordenación es el diseño de los espacios urbanos destinados principalmente para la logística y transporte, tanto de tipo industrial, empresarial, tecnológico y de investigación, turístico, vivienda y dotacional. Su situación es la más idónea ya que se encuentra en las zonas más próximas de desarrollo urbano de la ciudad; clasificadas y reclasificadas de la siguiente manera.
- **La primera zona de actuación (Cuestas de Orinaza)** se proyecta dándole continuidad al polígono industrial El Nevero aprovechando la reserva de suelo urbanizable en ejecución; superficie más que de sobra para realizar la primera actuación urbanística, pudiendo dar continuidad a la zona industrial existente, y cohesionando la ciudad, evitando una actuación dispersa a la misma, uno de los objetivos del recientemente elaborado Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz.
- **Segundo ámbito(N-V-Ba-020)** toma como eje la N-V; buscando la proximidad a esta para dotarla de accesos secundarios y buscando siempre la cohesión con la ciudad de Badajoz y la cercanía con la frontera de Caya. El otro eje para esta segunda actuación es la vía de ferrocarril que facilita el rápido intercambio intermodal, y la carretera local Ba-020, para facilitar la distribución urbana como segundo acceso a la ciudad, y facilitar el acceso de personal administrativo y de servicios. Para esto es necesaria una reclasificación de la zona descrita. De Suelo No Urbanizable de Especial Protección Planeada Agraria, a Suelo Urbanizable con Condiciones por las razones anteriormente citadas.

- ***Tercer ámbito de actuación;*** da continuidad al segundo ámbito, paralela a la N-V, continua a la vía de ferrocarril y continúa hasta la frontera de caya buscando en su crecimiento la frontera con Portugal. Los futuros crecimientos hacia el norte quedan limitados por la proyección de la línea de tren de alta velocidad. Esta vía de ferrocarril va a servir como eje de división de usos industriales de los del tipo turísticos, dotacionales y de vivienda.
- En este ámbito podemos encontrar dos tipos de clasificaciones urbanísticas por un lado Suelo no urbanizable de especial protección planeada agraria, el cual abarca la mayor superficie de la actuación y por otro lado una zona clasificada como suelo urbanizable con condiciones, de menor extensión.

## PRIMERA FASE DE LA ACTUACIÓN.

Memoria de la información.

La primera fase de actuación de la Ciudad Logística Ibérica se sitúa en la zona denominada Cuestas de Orinaza más hacia el Sur y Cuesta Colorada más hacia el Norte; delimitadas de forma rectangular por sus correspondientes coordenadas:

**UTM x = 674753.39  
y = 4308888.5**

**Geográficas: Latitud 38°54'39.1'' N  
Longitud 6° 59'4.47 '' W**

**UTM x = 674293.41  
y = 4308388.44**

**Geográficas: Latitud 38° 54'23.22 '' N  
Longitud 6° 59'24.01'' W**

**UTM x = 674745.4  
y = 4307984.45**

**Geográficas: Latitud = 38° 54' 13.78'' N  
Longitud = 6° 58'40.78'' W**

**UTM x = 674745.4,  
y = 4307644.44**

**Geográficas: Latitud = 38° 53'58.77'' N  
Longitud = 6° 59'5.94 '' W**

Con una altitud media superior a los 200 metros, cuenta con edificaciones existentes con total de 11 edificios situados en la zona anteriormente citada Cuestas de Orinaza, estas edificaciones cuentan acceso rodado.



## máster en política territorial y urbanística

El área de la superficie es prácticamente llana salvando las zonas conocidas como Cuestas de Orinaza y Cuesta Colorada cuya altitud asciende por encima de los 200 metros; en el resto del área del ámbito las alturas son ligeramente inferiores a 200 metros siempre en superficie plana y sin ningún tipo de escarpe.

La vegetación existente es pastizal, sin ningún tipo de aprovechamiento agrícola, debido a la pobreza de los mismos.

La superficie estudiada abarca el entorno de 100 hectáreas; superficie más que suficiente para el desarrollo de la primera fase de actuación.

En cuanto a la estructura de la propiedad; hemos delimitado 5 fincas; 4 de titularidad privada y 1 de titularidad pública con administración propia. Las cuatro fincas se adquirirán mediante el proceso de compra-venta, si llegará al caso se expropiaran siempre que sea necesario dado su carácter de interés público.

La vía interurbana Ba-020; dispone en gran parte de alumbrado público, electricidad, sistema de saneamiento, de abastecimiento de agua y telefonía.

### SEGUNDA FASE DE LA ACTUACIÓN.

Memoria de la información.

La segunda fase de la actuación de la Ciudad Logística Ibérica se sitúa en la zona denominada Cortijo de Villalobas. Esta actuación se encuentra delimitada entre la carretera local Ba-020 al este, Arroyo del Ceferino al norte, N-V al Sur y línea de ferrocarril al oeste. Delimitada de forma rectangular por sus correspondientes coordenadas:

**UTM: X=673891.22  
Y=4308724**

**Geográficas: Latitud=38°54'34.44'' N  
Longitud=6°59'39.36'' W**

**UTM: X=673500  
Y=4308528**

**Geográficas: Latitud=38°54'13.42'' N  
Longitud=6°59'57.22'' W**

**UTM: X=673428.23**  
**Y=430946.89**

**Geográficas: Latitud=38°54'59.91'' N**  
**Longitud=7°00'57.01'' W**

**UTM: X=672428.01**  
**Y=4308908.86**

**Geográficas: Latitud=38°54'40.66''N**  
**Longitud=7°0'42.43''W**

Cuenta con una altitud media de 200 metros. En todo el ámbito de la actuación solo hay una edificación existe el citado Cortijo de Villalobas, la zona no cuenta con accesos rodados, solamente posé accesos exteriores a través de la carretera local Ba-020 y la Nacional V.

La vegetación existente son cultivos variados con aprovechamiento agrícola. La actuación abarca un área de 148,05 hectáreas, superficie más que suficiente para realizar la segunda fase de actuación.

En cuanto a la estructura de la propiedad; cuenta con 4 grandes parcelas latifundistas de cultivos de propiedad pública, SEPES; forma de adquisición mediante compra-venta.

Es una zona sin urbanizar y por lo tanto no cuenta con los servicios mínimos de accesos rodados, electricidad, saneamiento etc.

### **TERCERA FASE DE LA ACTUACIÓN.**

La tercera fase de la actuación denominada Frontera de Caya; se encuentra delimitada por la línea de ferrocarril al este, la N-V al Sur, y la proyección de la carretera de circunvalación al norte, dividiendo esta tercera fase en su zona intermedia la proyección de la línea de ferrocarril de alta velocidad. Delimitadas por sus correspondientes coordenadas:

**UTM: X=673500.44**  
**Y=430802.34**

**Geográficas: Latitud=38°54'12''**  
**Longitud=6°59'58.23''W**

**UTM: X=670556.32**  
**Y=4306020**



## máster en política territorial y urbanística

**Geográficas:** Latitud= $38^{\circ}53'9.28''$  N  
Longitud= $7^{\circ}2'2.19''$  W

**UTM:** X=669684.32  
Y=4307908.73

**Geográficas:** Latitud= $38^{\circ}54'10.14''$  N  
Longitud= $7^{\circ}23'7.34''$  W

**UTM:** X=671820.33  
Y=4309396.75

**Geográficas:** Latitud= $38^{\circ}54'55.37''$  N  
Longitud= $7^{\circ}11'1.4''$  W

Elementos naturales encontramos una zona arbolada de eucaliptos conocidas como Céspedes Norte, el Arroyo de la Gudina, y el río Caya.

**Altitud media: 180 metros.**

### BIOCLIMÁTICOS

Desde el punto de vista de la adecuación del trazado a las condiciones propias de clima y territorio, la ordenación propuesta se apoya en la doctrina del Urbanismo Bioclimático. Se entiende por Urbanismo Bioclimático, aquellas actuaciones en las cuales es determinante el lugar o el medio, en la respuesta de planificación urbana o territorial.

El urbanismo bioclimático responde a la adecuación de los trazados urbanos a sus condiciones de clima y del territorio, entendiendo que cada situación geográfica generará un urbanismo característico y diferenciado con respecto a otros lugares.

**A CADA LUGAR UNA PLANIFICACIÓN.**

Un trazado viario estructurante que responda a criterios de soleamiento y viento.  
Calles adaptadas a la topografía, buscando orientaciones óptimas de soleamiento y viento.

Zonas verdes adecuadas a las necesidades de humedad y evaporación ambiental

Actualmente el urbanismo bioclimático se enmarca dentro de la planificación de desarrollo sostenible cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas aprovechando al máximo todos los recursos disponibles y controlando los efectos perniciosos sobre el medio ambiente en todas sus escalas, (recursos del soporte, del clima, energéticos, paisajísticos y socio-económicos).

## DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

Área próxima a sistemas generales carreteros más importantes de la ciudad, la N-V, a su paso por la frontera de Caya y muy próxima a la frontera a la frontera con el Concelho de Campo Maioir con la carretera local Ba-020,

Lugar fronterizo con excelentes vistas; con zonas arboladas de eucaliptales principalmente.

Condiciones específicas de soleamiento, viento, humedad, proximidad a cauces fluviales y vegetación.

El elemento ordenador encontramos la trama viaria característica, que es uno de los atractivos de la presente ciudad logística.

Los espacios abiertos y ajardinados abundan y son el distintivo de la Ciudad Logística Ibérica, junto con una propuesta de grandes zonas de dotaciones públicas y privadas (deportivas, ocio, turísticas y culturales).

Es característico de la Ciudad Logística Ibérica un gran parque urbano y la inclusión de transporte público, para toda la actuación, con un elemento diferenciador el tranvía.

La conjunción de grandes edificaciones empresariales e industriales favoreciendo el urbanismo sostenible, se conjunta con el urbanismo de calidad de poca altura y de grandes espacios de suelo destinado para el desarrollo de actividades turísticas, comerciales y de vivienda.

El eje que marca el desarrollo de un tipo de edificación en altura o de calidad y espacio, es las infraestructuras del ferrocarril. Recordando el modelo propuesto para la ciudad madrileña del siglo XX. Se trata de vender un urbanismo de calidad, un urbanismo moderno, un urbanismo sostenible unido al desarrollo industrial, que hasta ahora habían ido siempre separado.

A través de la actuación se pretende vender una marca, Marca Extremadura, Una Ciudad Badajoz, y una cultura multirracial como es la rayana.

## SUPERFICIE DE ESPACIOS LIBRES

Según las determinaciones del artículo 74 de la Lsotex, y los parámetros establecidos en el epígrafe 1.8 condicionantes urbanísticos de la Ordenación se deducen las siguientes superficies mínimas de suelo para el sistema de espacios libres del Sector:



## máster en política territorial y urbanística

*Dotación de espacios libres requerida superficie prevista en la ordenación 1.000.000 m2 que supone un 10% de la superficie.*

*Superficie peatonal 410.574,835m2 que supone 26, 5% de la red viaria y aparcamientos.*

### RESERVAS DE SUELO PARA EQUIPAMIENTO PÚBLICO.

*La reserva de suelo para equipamiento público requerida es de 307.000m2 superficie prevista en la ordenación que supone un 3,23% de la superficie de la actuación.*

### DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS.

La dotación de aparcamientos según lo dispuesto en el artículo 74 de la Lsotex es de:

Una plaza por cada 100 m2 de edificación residencial y las adecuadas que se establezcan para el resto de usos.

Al menos 0,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m2 de edificación que tendrán carácter público.

Por otro lado en el interior de las manzanas dotacionales tanto públicas como privadas, se efectuará la reserva contemplada en el artículo 4.4.9 (Dotación y situación de aparcamientos de las Ordenanzas Reguladoras) que en cualquier caso suponen una reserva mínima de 0,5 plazas/200 m2 construidos.

### PLAN DE ETAPAS.

#### ***Objetivos y criterios adoptados.***

Obtenemos suelo urbanizado progresivamente y en el menor tiempo de uso industrial, dada la extensión de la actuación la vamos a dividir en tres etapas; para la cual se delimitan las respectivas unidades de ejecución.

#### ***Orden de la actuación previsto.***

El proyecto de la UE-1 es de 8 meses desde la publicación de la aprobación definitiva del P.I.R., y preverá la ejecución de la unidad, en tres fases, determinadas por la N-V, línea de ferrocarril actual y la carretera local Ba-020.



La primera fase corresponde al área de la unidad de ejecución 1 situada en la zona conocida como Cuestas de Orinaza.

La segunda fase corresponde con la actuación delimitada entre la línea de ferrocarril y la carretera N-V y la local Ba-020.

Las obras de urbanización se iniciaran una vez se halla producido la aprobación definitiva del proyecto de Urbanización. A partir de esta fecha, habrá un plazo de dos años para la terminación de las obras de la primera fase y un plazo de ocho años para la terminación de la segunda.

El proyecto de urbanización de la Unidad de Ejecución 2 deberá ser presentado en un plazo máximo de dos años desde la publicación de la aprobación del P.I.R. y deberán comenzarse las obras de urbanización inmediatamente a la aprobación de dicho proyecto.

La urbanización de la unidad de ejecución segunda deberá realizarse en un plazo máximo de 24 meses desde la aprobación definitiva del mencionado proyecto de urbanización.

Se establece un plazo para solicitar la licencia de edificación de 6 meses, en la unidad de ejecución primera por tratarse de una actuación pública, en virtud de lo establecido por la Ley del Suelo y Ordenación del territorio de Extremadura(2001) regirá a partir de la transmisión de los terrenos urbanizados.

Sistemas de actuación.

Sistema de actuación -----EU1-----Compensación o expropiación

Sistema de actuación -----EU2-----Compensación o expropiación

Sistema de actuación-----EU3-----Compensación o expropiación

### **Conservación de la urbanización.**

La conservación de las obras de urbanización y mantenimiento de las dotaciones e instalaciones de los servicios públicos correrá a cargo de los propietarios comprendidos de la UE, debiéndose integrar en entidades de conservación, las cuales se crearán de acuerdo con lo establecido.

### ***-Capítulo IV Título II Reglamento de Gestión Urbanística-***

Prog. UE 1 ----- 8 meses

Prog. UE 2 ----- 2 años

Prog. UE 3----- 2 años

1. Obras UE 1 : 8 meses-----transmisión de parcelas ----- licencia de edificación ---- 6 meses
2. Siguiendo actuación: 2 años; obras de la Unidad de Actuación 2, licencia de edificación-----6 meses.



## máster en política territorial y urbanística

3. Siguiendo actuación; 2 años; obras UE 3– primera fase; transmisión de parcelas para licencia de edificación ----- 6 meses.
4. Siguiendo actuación; 2 años; obras UE 3-segunda fase; transmisión de parcelas para licencia de edificación----- 6 meses.
5. Siguiendo actuación; 2 años; obras UE3-tercera fase; transmisión de parcelas para licencia de edificación-----6 meses

Tiempo máximo para finalizar todas las obras 12 años.

*<<Se establece un plazo para solicitar la licencia de edificación de 6 meses, en la unidad de ejecución primera por tratarse de una actuación pública, en virtud de lo establecido por la Ley del Suelo y Ordenación del territorio de Extremadura (2001) regirá a partir de la transmisión de los terrenos urbanizados. >>*

### ***Afecciones legales y determinaciones del planeamiento.***

1. **Superficie máxima suelo destinado a parcelas de uso industrial:** 70% del total de la actuación.
2. **Superficie mínima a sistema local de espacios libres:** 10% del total de la actuación.
3. **Superficie mínima destinada a servicios de interés público o social** del total de la actuación (equipamiento comercial, equipamiento social, deportivo) 5%.
4. **Superficie mínima destinada al Sistema local de transporte y comunicaciones** del total de la actuación; 16%.

### ***Objetivos de la ordenación.***

Los objetivos a conseguir en el estudio que se proyecta son los siguientes:

- Continuidad con el PGOU(2007) y la Ley de Ordenación del Suelo y del Territorio de Extremadura(2001); adecuando la actuación industrial a las determinaciones del Plan General , vigente en el plazo más breve posible, y en colaboración con el ayuntamiento y con la Junta de Extremadura completar el planeamiento de la totalidad de la actuación.
- Conseguir la operatividad de la ordenación de forma que sea visible dentro del mercado de suelo industrial.

### ***Criterios de la ordenación.***

- Máximo aprovechamiento de los recursos ofrecidos por la topografía, infraestructuras y servicios existentes
- Viario interior adecuado a la topografía y a la configuración del terreno, procurando eliminar los puntos conflictivos.
- Dimensionamiento de las manzanas resultantes de forma que permita la posibilidad de crear parcelas adaptadas a las necesidades de la industria local.

### ***Análisis de la ordenación propuesta.***

#### Distribución zonal

Los criterios básicos para la zonificación del P.I.R. se resumen de la siguiente manera:

1. Respetar la ubicación de espacios libres de dominio y uso público contemplada en el planeamiento anterior aprobado, como el de la Lesotex.
2. Ubicar las zonas de equipamiento social y comercial en la tercera fase de actuación.
3. Crear sobre el tejido urbano existente una parcelación adaptando a las actuales necesidades del mercado, organizando un esquema viario sencillo y claro que permita la ordenación del suelo en manzanas regulares para la pequeña, mediana e industria pesada tratando de armonizar toda la actuación.

### **Calificación pormenorizada del suelo.**

#### **Total de la Actuación**

	Metros cuadrados	Porcentaje %
Centro tecnológico e Innovación	341.776	3,57
Sanitaria, aeropuerto y eléctrica	316.777,50	3,31
Zonas verdes y Espacios libres	1.000.000	10,46
Sistemas generales ferroviarios	1.085.920	11,36
Equipamientos	307.013	3,21
Infraestructuras(estación transportes públicos)	87.747	0,918
Reserva ferroviaria	202.350	2,11
Residencial	106.000	1,10
Empresarial	467.942	4,89
Industrial	3.706.913	38,78
Comercial	586.684	6,13
Red viaria y aparcamientos(zonas verdes, peatonales )	1.549.339	16,20
<b>Total</b>	<b>9.558.203</b>	<b>100</b>



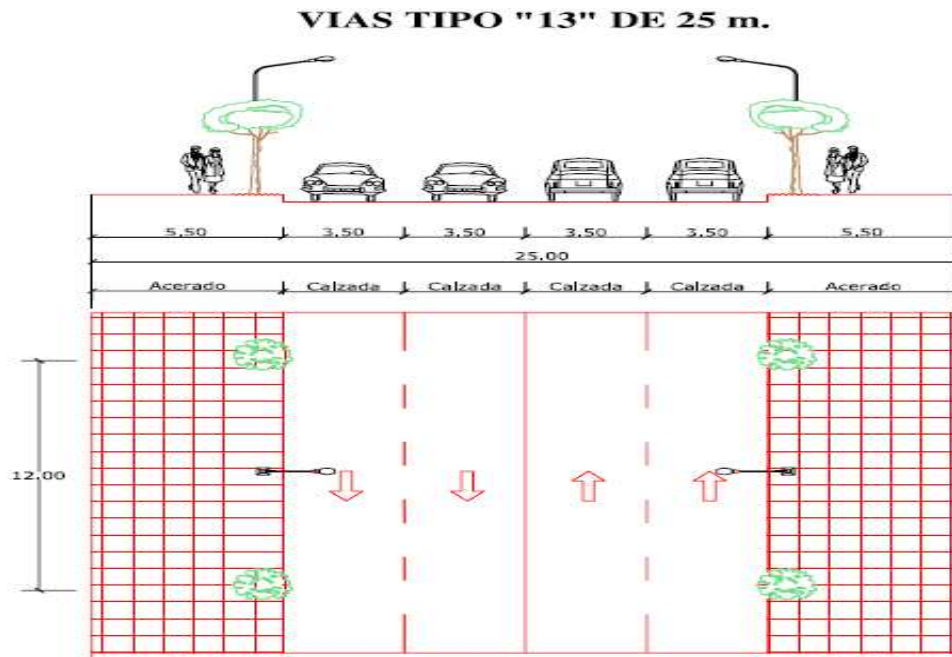
## máster en política territorial y urbanística

### **Determinaciones del planeamiento de la Unidad de Ejecución 1.**

- Superficie máxima de Suelo destinada a parcelas de Uso Industrial: 80% de la unidad de ejecución I.
- Superficie mínima del suelo destinada al sistema local de espacios libres: 10% de la unidad de ejecución I
- Superficie mínima de servicios de interés público o social: 5% de la unidad de ejecución I
- Superficie mínima destinada al sistema local de transporte y comunicaciones: 16%
- La altura máxima de la edificación no sobrepasará los 40 m.: no se sobrepasará en ninguna categoría; en la primera actuación perteneciente a la zona conocida como Cuestas de Orinaza.
- El volumen máximo edificable por m<sup>2</sup> de parcela neta será de 28 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>; en la primera actuación perteneciente a la zona conocida como Cuestas de Orinaza.

### ***Estructura Viaria.***

La estructura viaria es uno de los elementos más importantes de la Ciudad Logística de Usos Múltiples; para definir el viario más simple se ha utilizado; las vías tipo “13” definidas por el nuevo plan general de Badajoz pero con una pequeña variación; el acerado se ha reducido a 3 metros para dotar de zona de aparcamientos a este tipo de vías en ambos sentidos de la circulación; se ha decidido incrementar la anchura de los aparcamientos en 0,5 metros más, por cada sentido de la circulación, obteniendo una vía de 26 metros de anchura total.

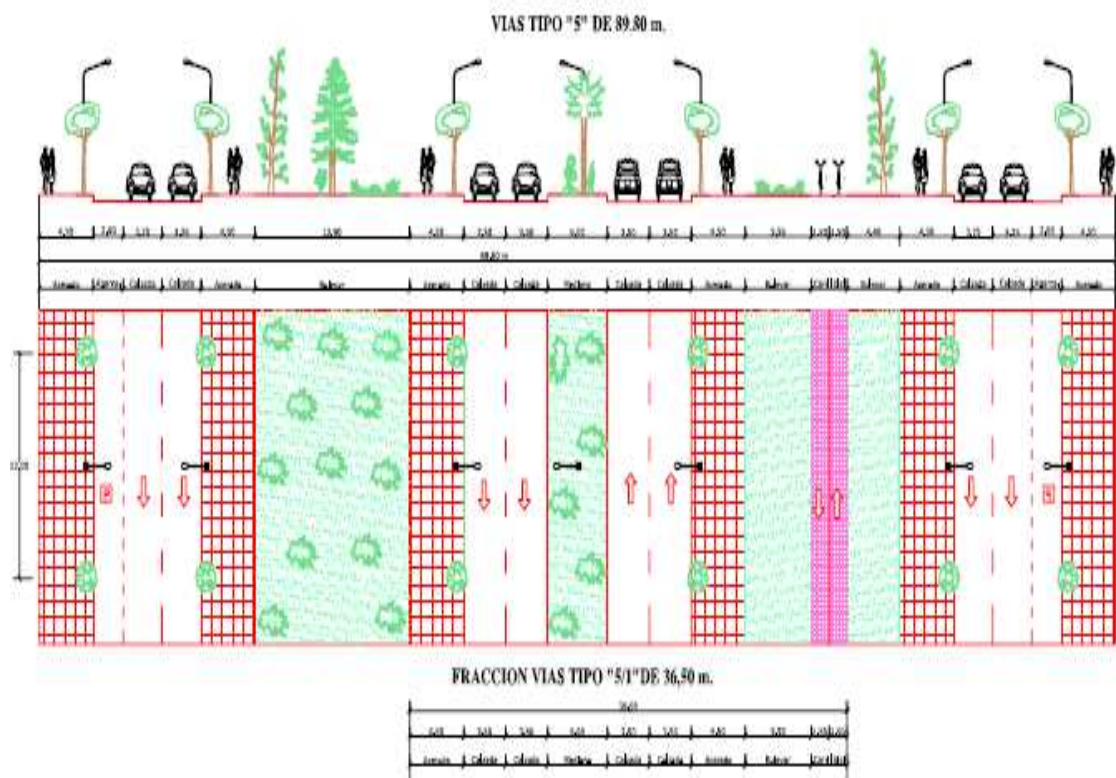


El símbolo viario que propuso Arturo Soria para su “Madrid Lineal”; se toma como referencia para la Ciudad Logística Ibérica; crecimiento de la ciudad logística entorno al transporte público y sistema viario. Para ello se ha tomado el tipo de viario “5” con algunas variaciones; (perteneciente al reciente Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz).

La principal variación es la sustitución del boulevard (13 metros) por una zona de *infraestructura ferroviaria dedicada al desarrollo del tranvía*; que discurrirá por los principales viarios de la ciudad logística.



## máster en política territorial y urbanística



Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz

### *Aparcamientos.*

Los aparcamientos están previstos en superficie, en los espacios libres del interior de las parcelas, complementadas por aparcamientos en la vía pública.

El viario tipo que se proyecta dispondrá de una sección total de 18 m. Esta sección contempla unas zonas de aparcamiento en serie, con ancho de 2,5 m y 3m en bandas continuas, próximos a las parcelas y en los lugares que se consideren más oportunos.

### *Dotación de aparcamientos.*

En red viaria: 50%.

En parcelas; superficie libre disponible; 20m<sup>2</sup>/plaza que cubren sobradamente el mínimo exigido por el Reglamento de planeamiento.

Del total de plazas se reservará un 8% como mínimo para usuarios minusválidos.

Estas plazas tendrán una superficie rectangular mínima de 3,3\*4,5 metros

### **Abastecimiento de Agua.**

La ciudad logística tendrá su propia red de abastecimiento de aguas con depósito propio; se favorecerá medidas para la reutilización de aguas para uso industrial y/o comercial, siempre que sea posible su uso, como así lo designa la Ley del Suelo y Ordenación de Extremadura 2001.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana tomará en cuenta la petición hecha por la Ciudad Logística de Usos Múltiples, la cual se espera que resuelva a favor de la misma, de 100 litros por segundo; lo que significará que una parte del abastecimiento del agua será el procedente del río Guadiana.

Como así se refleja en plano de ordenación del PIR de la Ciudad Logística; hay una gran charca de doble utilidad lúdico/deportiva y de depósito de reserva de aguas; con una capacidad de 300.000 m<sup>3</sup>; para abastecer a la misma de aguas en épocas de corte del abastecimiento del río, y captar las precipitaciones caudalosas pero escasas que se hacen presentes en la zona.

*Real Decreto legislativo 1/2001, 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de La Ley de Aguas.*

En el artículo 52 de la ley de aguas, se describe las formas de adquirir el derecho al uso privativo; <<se adquiere por disposición legal o por concesión administrativa>>.

En el artículo 59; las concesiones se otorgarán teniendo en cuenta la explotación racional conjunta de los recursos superficiales y subterráneos; sin que el título concesional garantice la disponibilidad de los caudales concedidos.

1. El organismo de cuenca podrá imponer, la modificación de las obras de nueva concesión, siendo los gastos y perjuicios que ocasionen a cargo del peticionario.
2. Toda concesión se otorgará según las previsiones de los planes hidrológicos con carácter temporal y un plazo no superior a 75 años.
3. Los caudales ecológicos o demandas ambientales no tendrán el carácter de uso a efectos de lo previsto en este artículo y siguientes; debiendo considerarse como una restricción que se impone con carácter general a los sistemas de explotación. Los caudales ecológicos se fijarán en los planes ecológicos de cuencas, para su establecimiento los organismos de cuenca realizarán estudios específicos para cada tramo de río.

El artículo 60 del texto refundido de la Ley de aguas se cita las preferencias de usos. A falta de dicho orden de preferencia regirá con carácter general el siguiente uso:



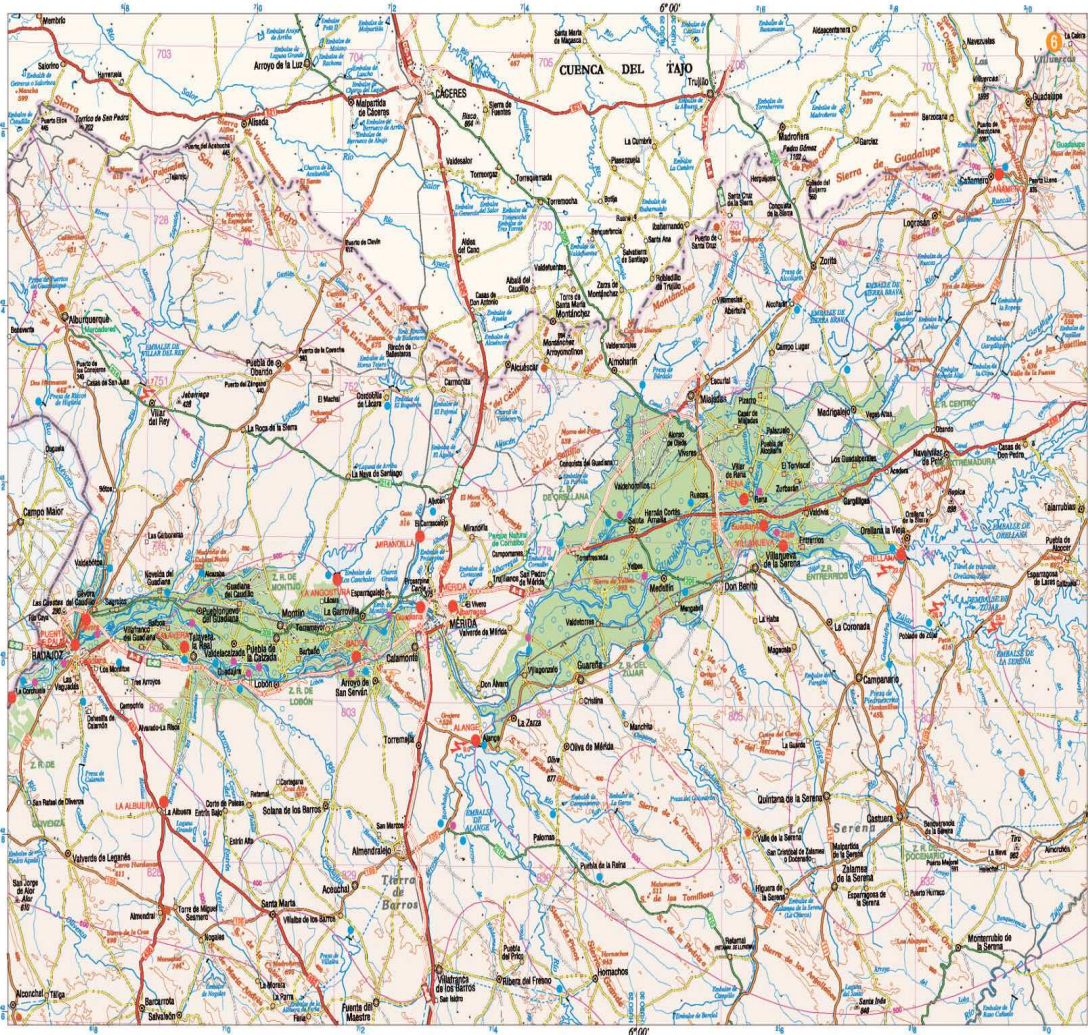


## máster en política territorial y urbanística

1. Abastecimiento de población, incluyendo dotaciones para industria de poco consumo de aguas situadas en los núcleos de población y conectadas con la red municipal.
2. Regadíos y usos agrarios
3. Usos industriales para energía eléctrica
4. Otros usos industriales no incluidos en los apartados anteriores.

En lo referente a los gastos, la administración responderá a los inherentes a la obra de sustitución, pudiendo repercutir estos gastos sobre los beneficiarios.

Y por último, el abastecimiento de aguas será el mismo que el resto de la ciudad de Badajoz proveniente del pantano de Villar del Rey. Será de uso potable.



**Cuenca hidrográfica del Guadiana a su paso por la Ciudad Logística de Usos Múltiples.**

**Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadiana**



## **Legenda:**

# **SIGNOS CONVENCIONALES**

LÍMITES DE LA CUENCA	SIGNOS	
En España	Canal en Explotación	Autovia-Autopista
En Portugal	Canal en Proyecto o Estudio	Autovia en construcción
Con la del Tinto, Odiel y Piedras	Conducción de Agua para Abastecimiento	Carretera Nacional del Estado
Otras cuencas	Pozo de Captación (Por 10 aproximadamente)	Carretera Nacional Autonómica
ZONAS REGABLES	Pluviometría. Isoyetas medias (periodo 1940-1983)	Carretera Comarcal
Administradas por la C.H.G. en Explotación	Estación de Aforo en funcionamiento	Carretera Local
Administradas por la C.H.G. en Proyecto	Central Hidroeléctrica (potencia instalada en megavatios)	Otras carreteras
Otras Zonas Regables (IRYDA, Particulares)	Oficinas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana	Ferrocarril de Alta Velocidad
	Límite de Espacios Naturales Protegidos	Ferrocarril (ancho normal)
	Cuadrícula de distribución de Hojas a Escala 1:50.000	Límite Nacional
	Núcleos de Población	Límite Autonómico
		Límite Provincial
EMBALSES	POBLACIONES	
En Explotación	CIUDAD REAL Capital Provincial	De 1.000 a 5.000 hab.
Presa en Construcción	Almendralejo Mayor de 20.000 hab.	Menos de 1.000 hab.
Presa en Proyecto	Pozoblanco De 5.000 a 20.000 hab.	Aldeas

## **Electricidad.**

La Ciudad Logística de Usos Múltiples cuenta con abastecimiento propio mediante un parque solar creado al efecto tratando de cubrir la mayor demanda posible de energía eléctrica.

Es necesario la instalación de una *sub-estación eléctrica* para transformación a 220-132-45-15 Kv. Con una capacidad total de 240 megavatios, que a su vez contará con tres transformadores de 80 megavatios, para las tensiones de 220/45 kilovoltios, 220/132 kilovoltios y 45/15 kilovoltios, respectivamente. La inversión total realizada en esta infraestructura y en las redes de distribución asociadas a la misma rondará los 11 millones de euros.

## **Alumbrado público.**

Se utilizará alumbrado de bajo consumo energético allí donde fuera posible; y teniendo en cuenta los límites de contaminación lumínica; así como estándares de ahorro energético establecidos en la *LOE*.

## **Uso industrial. Usos pormenorizados.**

Artículo 2.2.16 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Badajoz

En cuanto a las características del uso industrial se estará a lo dispuesto en el artículo 2.2.17 de las citadas normas.



## máster en política territorial y urbanística

### Usos compatibles con el industrial.

Actividades no específicas industriales:

- Almacenes, laboratorios, centros informáticos, así como la venta y distribución de los productos.
- Uso de vivienda; personal vigilancia, trabajadores y conservación.
- Uso de garaje y estacionamiento como complementario al industrial.
- Uso deportivo en instalaciones propias de una industria y sin fines lucrativos.
- En cuanto a la ubicación en las edificaciones de los locales en que se haya de desarrollar la actividad interesada a lo dispuesto se estará a lo dispuesto en el artículo 2.2.18 de las normas urbanísticas del Plan General.

### Estudio de Detalle.

Definición de alineaciones, rasantes, vías interiores particulares de acceso a la edificación... etc. que sea necesario establecer cuando se proceda a la subparcelación de manzanas para obtener mayor proporción de pequeña industria y/o para desarrollar zonas de equipamiento interiores.

En cualquier caso los estudios de detalle se ajustarán al Reglamento de Planeamiento artículos 65 y 66.

### Infraestructuras ferroviarias.

La ciudad logística tiene por objetivo la ampliación de las infraestructuras existentes en la ciudad de Badajoz, como la futura instalación de la vía ferroviaria del Ave como de su estación; así como todas las infraestructuras que sean necesarias para su posible instalación y desarrollo. Para ello hay que contemplar la siguiente legislación:

- Real Decreto 2387/2004, de 30 diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.

*Sección II, artículo 25; delimitación de la zona de dominio público ferroviaria. La zona de dominio público comprende los terrenos que formen parte de la Red ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.*

**Sección III, artículo 26;** delimitación de *la zona de protección* ferroviaria. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Este podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección, por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria.

**Sección V; artículo 24;** *la línea límite de edificación.* La línea límite de edificación se sitúa con caracteres generales a *50 metros* medidos horizontalmente desde la citada arista.

Desde esta línea hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la ley del sector ferroviario.

**En la sección IV; artículo 27;** establece que en suelo urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructura ferroviaria serán 5 metros para la zona de dominio público y de 8 para la zona de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias también podrán ser reducidas por el ministerio de fomento siempre que se acredite la necesidad de su reducción y no ocasione perjuicios a la regularidad.

## **Viabilidad Económica de la Ciudad Logística Ibérica.**

### **Determinación de ingresos y gastos de urbanización.**

Precios de venta de los solares urbanizados.

Uso industrial.

**600E/m<sup>2</sup>**

Edificabilidad Total de industrial: 3.706.913 metros cuadrados

600€/m<sup>2</sup><sub>u</sub>/1,25m<sup>2</sup><sub>t</sub>/m<sup>2</sup><sub>u</sub>=480€/m<sup>2</sup><sub>t</sub>

Edificabilidad Total: 3.706.913m<sup>2</sup> suelo\*1m<sup>2</sup><sub>t</sub>/m<sup>2</sup><sub>s</sub>=3.706.913m<sup>2</sup><sub>t</sub> industrial

**Valor de parcelas=3.706.913m<sup>2</sup>\*480€/m<sup>2</sup>=1.779.318.240Euros**

**Uso industrial**



## máster en política territorial y urbanística

Uso Comercial.

**300 €/m<sup>2</sup>**

Edificabilidad Total de comercial: 586.684 metros cuadrados

$300\text{€m}^2\text{u}/1,25\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{u}=240\text{€/m}^2\text{t}$

Edificabilidad Total:  $586.684\text{ m}^2\text{ suelo}\cdot 1\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{ suelo}=586.684\text{ m}^2\text{t comercial}$

***Valor de las parcelas uso comercial=* $586.684\text{m}^2\text{t}\cdot 240\text{€/m}^2\text{t}=140.804.160\text{ Euros}$**

Uso empresarial.

**Precio: 400-500€/m<sup>2</sup>**

Edificabilidad Total de empresarial: 467.942 metros cuadrados

$450\text{€m}^2\text{u}/1,25\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{u}=360\text{€/m}^2\text{t}$

Edificabilidad Total:  $467.942\text{m}^2\text{ suelo}\cdot 1\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{ suelo}=467.942\text{m}^2\text{t empresarial}$

***Valor de las parcelas uso empresarial=* $467.942\text{m}^2\text{t}\cdot 360\text{€/m}^2\text{t}= 168.459.120\text{Euros}$**

Uso residencial.

- Viviendas programa especial (para trabajadores de la ciudad logística)

Precio: 587€/m<sup>2</sup>valor de venta

$587\text{€/m}^2\text{u}/1,25\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{u}=469,6\text{€/m}^2\text{t}$

***50% superficie dedicada a vivienda programa especial***

Edificabilidad Total=  $52.870,5\text{m}^2\text{ suelo}\cdot 0,9\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{ suelo}=47.583,45\text{ m}^2\text{t}$

residencial viviendas programa especial

***Valor parcelas lucrativas dedicadas a viviendas programa especial=***

***47.583,45m<sup>2</sup>t (vpe)\*469,6€/m<sup>2</sup>t=22.345.188,12 €***

- Viviendas medias (para trabajadores de la ciudad logística)

Precio: 881€/m<sup>2</sup> valor de venta

$881\text{€/m}^2\text{u}/1,25\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{u}=704\text{€/m}^2\text{t}$

***50% superficie dedicada a vivienda media***

Edificabilidad Total= $52.870,5\text{m}^2\text{ Suelo}\cdot 0,9\text{m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{suelo}=47.583,45\text{ m}^2\text{t}$

residencial vivienda media

***Valor de las parcelas lucrativas dedicadas a viviendas media= 47.583,45m<sup>2</sup>t***

***(VM)\*704€/m<sup>2</sup>t=33.498.748,8€***

***Costes y Gastos de la urbanización.***

**Costes de urbanización.**

Presupuesto de ejecución material.

Para realizar el presupuesto de la ejecución material se han utilizado los módulos establecidos en el estudio económico-financiero del reciente plan general de ordenación urbana, aprobado en noviembre del 2007.

Los precios unitarios que a continuación se relatan corresponden a precios en contrata a los que habrá que aplicar el Impuesto de Valor Añadido correspondiente.

- **Adquisición de Suelo.**

**Terreno en Suelo Urbano:** Se ha establecido considerando un aprovechamiento urbanístico del terreno de 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, al que se le aplica el módulo estimado de 250 euros.

**Terreno de Suelo No Urbanizable:** Se ha estimado en función del aprovechamiento rústico del terreno y en atención a la cercanía del terreno al suelo clasificado de la ciudad, en 20 euros.

*<<Dado el carácter del proyecto de utilidad pública y pudiendo ejercer el derecho a expropiación que se evitará en la medida de lo posible, el metro cuadrado de suelo no urbanizable podría reducirse. En todo caso y teniendo como referencia esos 20€/m<sup>2</sup>; para el montante total de toda la operación.>>*

**Adquisición de suelo no urbanizable:** total superficie no urbanizable (total superficie- I actuación (SUB-E.E. 8.3))= 9.128.203 m<sup>2</sup> Suelo\*20€/m<sup>2</sup>suelo no urbanizable=**182.564.060 €**

La superficie de la zona clasificada como SUB-E.E. 8.3. (I actuación); fue adquirida con anterioridad por el agente urbanizador SEPES y por lo tanto su adquisición es de **coste 0.**

- **Espacios libres**

Los módulos que a continuación se establecen depende del tipo de tratamiento que se Utiliza para cada uno de ellos, habiéndose utilizado, en concreto, los siguientes:

1. Parques suburbanos: 12 euros/m<sup>2</sup>
2. Parques suburbanos y urbanización: 47€/m<sup>2</sup>
3. Parques urbanos: 70 euros/m<sup>2</sup>

**Superficie Total de espacios libres=800.000 m<sup>2</sup> (EL)\*47€/m<sup>2</sup> parques suburbanos y urbanización=37.600.000 €**

El gran parque que dispone La ciudad Logística; tiene una doble función, por una parte de Ocio y tiempo libre, y por otra la de suministrar agua a través de su gran charca cuando ello se requiera.

- **Obras de urbanización.**

En función de las diferentes calidades establecidas se propones los siguientes módulos de precios en contrata:

1. Viales: 85 euros/m<sup>2</sup>



## máster en política territorial y urbanística

*La superficie en viales y aparcamientos en zonas públicas, carril bici y zonas ajardinadas es de: 1.549.339 m<sup>2</sup>.*

*Coste total (V)=1549.339m<sup>2</sup> viales\*85€/m<sup>2</sup>=131.693.815€*

Con independencia de ello, cuando las obras de urbanización contengan redes Infraestructurales de carácter general, las mismas se evalúan con independencia cuyo valor se añade a las deducidas con el módulo anterior. Igualmente se evalúan las estructuras de puentes y viaductos en función de las características de los mismos.

- ***Saneamiento***

Los módulos que a continuación se establecen dependen del diámetro del conducto, habiéndose utilizado, en concreto, los siguientes:

- 50: 37,50 euros/ml
- 60: 45,00 euros/ml
- 80: 127,50 euros/ml
- 100: 192,00 euros/ml
- Ovoide 70/105: 110,00 euros/ml
- Ovoide 80/120: 140,00 euros/ml
- Ovoide 120/180: 355,50 euros/ml

- ***Abastecimiento***

Se establece el siguiente módulo en función del diámetro del conducto:

- ***250: 91,50 euros/ml***

La Ciudad Logística Ibérica se abastecerá por lo tanto para el sistema de abastecimiento de aguas se establece una tubería de 250 milímetros de diámetro; que van a tratar de abastecer las necesidades de agua para la primera fase de actuación.

La segunda captación se lleva a cabo en un punto próximo al Guadiana. La confederación hidrográfica del Guadiana tomará en cuenta la petición hecha por la Ciudad Logística Ibérica, la cual se espera que resuelva a favor de la misma, de 100 litros por segundo; lo que significará que una parte del abastecimiento del agua será el procedente del río Guadiana.

Como así se refleja en plano de ordenación del PIR de la Ciudad Logística Ibérica; hay una gran charca de doble utilidad lúdico/deportiva y de depósito de reserva de aguas; con una capacidad de 300.000 m<sup>3</sup>; para abastecer a la misma de aguas en épocas de corte del abastecimiento del río, y captar las precipitaciones caudalosas pero escasas que se hacen presentes en la zona.

Y por último lugar el abastecimiento de aguas será el mismo que el resto de la ciudad de Badajoz proveniente del pantano de Villar del Rey. Será de uso potable.

- **Equipamientos**

Los módulos empleados para los equipamientos son los siguientes:

- Edificios exclusivos: **600 euros/m<sup>2</sup>**
- Equipamiento deportivo en pistas aisladas: **70 euros/m<sup>2</sup>**
- Equipamiento deportivo de otro tipo: **300 euros/m<sup>2</sup>**

Utilizando de forma igualitaria una propuesta de los tres tipos de equipamientos

**Superficie total de equipamientos de acceso público=307.013m<sup>2</sup> equipamientos públicos\*323€/m<sup>2</sup> Edificio medio equipamiento=99.165.199 € obtenemos unos equipamientos de calidad de uso público.**

### **Gastos generales.**

Los presentes gastos generales han sido elaborados a partir de otras actuaciones denominadas P.I.R. con similares características en lo que a gastos generales se refiere.

Levantamiento topográfico	4.000€
Estudio geotécnico	3.000€
Proyecto de Interés Regional	75.000€
Proyecto de Urbanización	220.000€
Proyecto de Reparcelación	50.000€
Estudio de Impacto Ambiental	6.000€
Asistencia técnica	120.000€
Seguridad y Salud	36.000€
Notaria y Registro	45.000€
Actos jurídicos documentados	75.000€
Varios	90.000€
Gastos Generales estructurales	270.000€
<b>Total Gastos Generales</b>	<b>994.000€</b>
<b>Gastos de Gestión</b>	
4%(costes de urbanización +Gastos Generales)	<b>5.307.512,6€</b>

**Gastos totales=Gastos de adquisición de terrenos+Equipamientos+Abastecimiento+Saneamiento+Espacios Libres+Viales+Gastos Generales+Gastos de Gestión+Sistema eléctrico=182.564.060€+131.693.815€+99.165.199€+37.600.000€+saneamiento+abastecimiento+994.000€+5.307.512,6€+1.000.000€=468.324.586€uros+saneamiento+abastecimiento**



## máster en política territorial y urbanística

**Ingresos Totales= Ingresos de la venta de los solares urbanizados de Uso industrial+Ingresos de la venta de los solares urbanizados de Uso Comercial+Ingresos de la venta de los solares urbanizados de uso Empresarial+Ingresos de la venta de los solares de uso residencial=**

$$1.779.318.240\text{Euros}+140.804.160\text{Euros}+168.459.120\text{Euros}+55.843.936,92\text{Euros}=\boxed{2.144.425.456,92\text{€}}$$

### **Cálculo del Aprovechamiento Objetivo de la Actuación.**

$$AO=\sum E_i \times C_i$$

**Coefficientes correctores:**

**Industrial----- 0,68**

**Comercial-----0,34**

**Empresarial-----0,54**

#### **Residencial:**

**1. Viviendas programa especial-----0,66**

**2. Viviendas medias----- 1**

$$\text{Industrial}=0,68*3.706.913=2.520.700,84 \text{ u.a.}$$

$$\text{Comercial}= 0,34*586.684=199.472,56 \text{ u.a.}$$

$$\text{Empresarial}= 0,51*467.942=238.650,42 \text{ u.a.}$$



### Residencial

Viviendas programa especial =  $0,66 \times 52.870,5 = 34894,53 \text{ u.a.}$

Viviendas medias =  $1 \times 52.870,5 = 52.870,5 \text{ u.a.}$

<b>AOH (Aprovechamiento Objetivo Homogeneizado) = 3.046.588,85 u.a.</b>
---

### **Determinación del 10% del aprovechamiento municipal.**

$10\%AOH = AOH \times 0,10 = 3046588,85 \times 0,10 = 304658,885 \text{ u.a}$

*Aprovechamiento municipal Eype* =  $304658,885 / 0,66 = 461.604,371 \text{ m}^2 \text{ vpe}$

**Propietarios** =  $3.046.588,85 - 304658,885 = 2.741.929,965 \text{ u.a.}$

**Valor por la venta de solares lucrativos** =  $2.741.929,965 \times 587$

€/m<sup>2</sup> = **1.609.512.889,455 €**

<b>Artículo 71. La determinación y el cálculo del aprovechamiento tipo.</b>
---

1. El Plan de Ordenación Municipal fijará, mediante coeficientes unitarios de edificabilidad, el aprovechamiento tipo correspondiente a cada área de reparto que explícitamente delimite.

2. Para calcular el aprovechamiento tipo se dividirá el aprovechamiento urbanístico total del área de reparto entre la superficie de ésta, excluida la del terreno dotacional público existente ya afectado a su destino.

$AT = \sum E_i \times C_i / \text{Sup. Total}$
--

<b><math>AT = 3.046.588,85 / 9.558.203 = 0,318740 \text{ u.a.}</math></b>
---

### **Determinación de los costes de la actuación para pago en metálico y en especie.**

El resultado de los costes de la actuación, se encuentra en la memoria de “**Viabilidad Económica de la Actuación**”.

Gastos Urbanización → Viales + Zonas Verdes + Espacios libres

Gastos de la Urbanización =  $131.693.815 \text{ €} + 37.600.000 \text{ €} = 169.293.815 \text{ €}$



## máster en política territorial y urbanística

Gastos de Gestión → 40% Gastos de Urbanización= **67.717.526 €**

Costes de Producción → Gastos Urbanización + Gastos de Gestión

**Costes de producción= 169.293.815 €+ 67.717.526= 237.011.341 €**

### Pago en metálico al urbanizador.

Cuotas Urbanización = Cargas de Urbanización € (costes de producción) /

Aprovechamiento Lucrativo (u.a.) (Total-10% ayuntamiento)

**Cuotas Urbanización= 237.011.341 € / 2.741.929,965 u.a. = 86,439 €/ u.a.**

### Pago en especie al urbanizador.

Coefficiente de Permuta (R) = Cargas de Urbanización / V. Venta de los solares

lucrativos resultantes.

**R=237.011.341/1.609.512.889,455= 0,147 → 14,7%** porcentaje del aprovechamiento

subjetivo a ser entregado al urbanizador.

### Esquema de los ingresos en función del Uso:

	<b>m<sup>2</sup> techo</b>	<b>Precio venta m<sup>2</sup> techo</b>	<b>Ingresos m<sup>2</sup> x precio venta m<sup>2</sup></b>
<b>Industrial</b>	3.706.913	600€/m <sup>2</sup> t	2.224.147.800 €
<b>Comercial</b>	586.684	300€/m <sup>2</sup> t	176.005.200€
<b>Empresarial</b>	467.942	450€/m <sup>2</sup> t	210.573.900 €
<b>Residencial viviendas programa especial</b>	52.870,5	587€/m <sup>2</sup> t	31.034.983,5 €

<b>Residencial Viviendas medias</b>	52.870,5	881€/m2t	46578910,5 €
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>			<b>2.688.340.794 €</b>

- <<A falta de los gastos de saneamiento y abastecimiento; se puede observar que la viabilidad económica de los aprovechamientos urbanísticos de la operación es total.
- Por lo tanto temas de marketing e imagen, posicionamiento estratégico de la ciudad logística, disponer de recursos regionales y extrarregionales, captación empresarial, correcto desarrollo de los medios de transportes disponibles y futuros, y el desarrollo conjunto de la ciudad por parte de las tres partes firmantes del convenio. Resultará vital para el éxito de esta operación; tanto para intereses privados (rentabilidad empresarial) como públicos (residentes extremeños).
- Habrá que descontar la superficie ferroviaria como gastos en la adquisición de los terrenos; que corre a cargo del Ministerio de Fomento; y entra en la financiación de las comunidades autónomas por parte del gobierno de España.>>

Firma:



## máster en política territorial y urbanística

### **Bibliografía.**

LEFEBVRE, FRANCIS “Memento Práctico, Urbanismo 2008”. Ediciones Francis LeFebvre, S. A., 1 Febrero 2006.

SANTOS DIEZ, RICARDO “Derecho Urbanístico”. Editorial: El Consultor ,2002.  
CASTELAO RODRIGUEZ, JULIO

RAMÓN FERNANDEZ, TOMÁS “Manual de Derecho Urbanístico”. Editorial: El Consultor, 2006.

LOPEZ RAMÓN, FERNANDO “Estudios Jurídico sobre la Ordenación del Territorio”. Editorial Aranzadi, 2001.

TIMÓN TIEMBLO, JOSÉ “Proyecto de Interés Regional Cerro Gordo”. Junta de Extremadura, Febrero 2005.

ARESTIZABAL PASTOR, ALBERTO “Proyecto de Interés Regional La Granadilla” Inmobiliaria Municipal de Badajoz, Julio 2006

TIMÓN TIEMBLO, JOSÉ “Proyecto de Interés Regional Cuartón Cortijo”. Junta de Extremadura, Consejería de Vivienda, Marzo 2007.

PAREJO ALFONSO, LUCIANO “Ley del Suelo y Ordenación del Territorio de Extremadura”, 14 de Diciembre

DE BENITO, CARLOS “Plan General de Ordenación Urbana de Badajoz”, 26 de Noviembre del 2007.

### **Páginas Web:**

[WWW.DIPUTACIÓNDEBADAJOZ.ES](http://WWW.DIPUTACIÓNDEBADAJOZ.ES)

[WWW.DIPUTACIÓNDECACERES.ES](http://WWW.DIPUTACIÓNDECACERES.ES)

[WWW.COMARCATIERRADEBARROS.ES](http://WWW.COMARCATIERRADEBARROS.ES)

[WWW.COMARCADEOLIVENZA.ES](http://WWW.COMARCADEOLIVENZA.ES)

[WWW.COMARCADELASERENA.ES](http://WWW.COMARCADELASERENA.ES)

[WWW.COMARCADEZAFRA.ES](http://WWW.COMARCADEZAFRA.ES)

[WWW.CAMARADECOMERCIOBADAJOS.COM](http://WWW.CAMARADECOMERCIOBADAJOS.COM)

[WWW.CAMARADECOMERCIOCACERES.COM](http://WWW.CAMARADECOMERCIOCACERES.COM)

[WWW.AYUNTAMIENTOCÁCERES.ES](http://WWW.AYUNTAMIENTOCÁCERES.ES)

[WWW.AYUNTAMIENTOBADAJOS.ES](http://WWW.AYUNTAMIENTOBADAJOS.ES)

[WWW.PLAZALOGISTIC.ES](http://WWW.PLAZALOGISTIC.ES)

[WWW.SEPES.ES](http://WWW.SEPES.ES)

[WWW.JUNTAEX.ES](http://WWW.JUNTAEX.ES)

[WWW.MINISTERIODEVIVIENDA.ES](http://WWW.MINISTERIODEVIVIENDA.ES)

[WWW.SIG-PAC.ES](http://WWW.SIG-PAC.ES)

[WWW.CHGUADIANA.ES](http://WWW.CHGUADIANA.ES)

[WWW.ADIF.ES](http://WWW.ADIF.ES)

[WWW.RENFE.ES](http://WWW.RENFE.ES)

[WWW.AENA.ES](http://WWW.AENA.ES)

[WWW.MADRIDPLATAFORMALOGISTICA.COM](http://WWW.MADRIDPLATAFORMALOGISTICA.COM)

[WWW.SEVILLAPLATAFORMALOGÍSTICA.COM](http://WWW.SEVILLAPLATAFORMALOGÍSTICA.COM)

[WWW.LISBOAPLATAFORMALOGÍSTICA.COM](http://WWW.LISBOAPLATAFORMALOGÍSTICA.COM)

[WWW.CANARIAS.PLATAFORMALOGISTICA.COM](http://WWW.CANARIAS.PLATAFORMALOGISTICA.COM)

[WWW.BENAVENTECENTROLOGÍSTICO.COM](http://WWW.BENAVENTECENTROLOGÍSTICO.COM)

[WWW.VALENCIAPLATAFORMALOGISTICA.COM](http://WWW.VALENCIAPLATAFORMALOGISTICA.COM)

[WWW.VITORIACENTROLOGÍSTICO.COM](http://WWW.VITORIACENTROLOGÍSTICO.COM)

[WWW.BARCELONAPLATAFORMALOGISTICA.COM](http://WWW.BARCELONAPLATAFORMALOGISTICA.COM)

[WWW.ARCOATLANTICOPLATAFORMALOGÍSTICA.COM](http://WWW.ARCOATLANTICOPLATAFORMALOGÍSTICA.COM)